



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 153]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 19, 2014/वैशाख 29, 1936

No. 153]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 19, 2014/VAISAKHA 29, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 13 मई, 2014

सं. टीएमपी/27/2013-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी, दिनांक 1 अप्रैल, 2013 द्वारा अनुमोदित अपने मौजूदा दरमान में संशोधनों के लिए कोरीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/27/2013-सीओपीटी

कोरीन पत्तन न्यास

आवेदक

कारम :

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
 (ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2014 के 21वें दिन पारित)

यह मामला आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी, दिनांक 1 अप्रैल, 2013 द्वारा अनुमोदित अपने मौजूदा दरमान में संशोधनों के लिए कोरीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से सम्बंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी, दिनांक 1 अप्रैल, 2013 द्वारा सीओपीटी के संशोधित दरमान को संशोधित किया था। उक्त आदेश राजपत्र सं. 165 द्वारा 10 जून, 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1. सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 अगस्त, 2013 द्वारा मौजूदा दरमान में चार संशोधनों का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी द्वारा अपने दरमान में प्रस्तावित संशोधन निम्नवत् हैं:-

(i) मौजूदा दरमान से मद सं. 6.11 – जेटिट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क हटाना;
 (क) अध्याय VI (विविध प्रभार) के अधीन अनुसूची 6.11 जेटिट्यों, पियरों, आदि के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित करती है, जोकि निम्नवत् है:-

| क्र.सं. | विवरण | इकाई | दर रु. में |
|---------|-------------------|--|------------|
| 1. | जेटिट्यों और पियर | दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष | 1120 |
| 2. | स्लिपवे | -सम- | 980 |
| 3. | बोटफैन | -सम- | 469 |
| 4. | जांच शुल्क | प्रत्येक आवेदक से प्रत्येक जेटटी/स्लिपवे | 546 |

(ख) सीओपीटी ने इस आधार पर अनुमोदित प्रचलित दरमान से उपर्युक्त अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव किया है कि तालिका में दी गई मद्दें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं का सृजित नहीं है। निजी पक्षों द्वारा निर्मित जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोट पैन का लाइसेंसीकरण समय-समय पर यथा संशोधित आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचित यातायात प्रवालनों से सम्बंधित कोचीन पत्तन न्यास के नियमों एवं विनियमों के अधीन पत्तन न्यास अधिनियम (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोट पैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968 द्वारा शासित किए जाते हैं। चूंकि ऐसी जेटिट्यों और पियर्स, स्लिपवे तथा बोट पैन निजी पक्षों से सम्बंधित हैं, इसलिए पत्तन ने दरमान से इन मदों को हटाने का प्रस्ताव किया है।

(ग) दरमान से प्रभारों को हटाने के समर्थन में सीओपीटी द्वारा उल्लिखित अन्य बिन्दु हैं:-

(i) परिसंपत्तियां निजी पक्षों द्वारा सृजित/निर्मित की जाती हैं और पत्तन द्वारा नहीं। ये पत्तन जल तक विस्तारित कंक्रीट/लकड़ी के ढांचे हैं, और प्रयेक जेटटी तथा स्लिपवे के अलग-अलग संख्या हैं। पत्तन के बैकवॉटर बैड का इस्तेमाल करने वाली ऐसी परिसंपत्तियों की संख्या नीचे सूचीबद्ध की गई है:-

| | | |
|--------------------|---|---------|
| जेटिट्यों तथा पियर | - | 343 सं. |
| स्लिपवे | - | 61 सं. |
| बोटपैन | - | शून्य |

(ii) जांच शुल्क जेटिट्यों/पियरों/स्लिपवे के नए पंजीकरणों के लिए और स्वामित्व के परिवर्तन के मामले में भी पक्षों से वसूल किए जा रहे हैं।

(iii) पत्तन के बैकवॉटर बैड के गलत इस्तेमाल से बचाने के लिए और चैनलों में सुगम पोत आवागमनों की संरक्षा तथा सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पत्तन इन परिसंपत्तियों की त्रैमासिक भौतिक जांच करता है।

(iv) प्रभारों की इन मदों से पत्तन द्वारा सृजित राजस्व को 'विविध आय' शीर्ष के अधीन 'जेटिट्यों पर किराया' में शामिल किया गया है। पिछले 2 वर्षों के दौरान अर्जित आय वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 62.83 लाख और रु. 64.76 लाख है।

(v) पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक की प्रशुल्क निर्धारण अवधि के लिए इन शीर्षों से अनुमानित आय को प्रपत्र 5क(iii) के कोयला तथा अन्य कार्गों की प्रवालन आय में शामिल किए गए थे। चूंकि यह उप-गतिविधि टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमानों के बाद भी भारी घाटा दर्शाती है, इसलिए यह लागत विवरण को प्रभावित नहीं करेगी यदि इन प्रभारों को दरमान से हटा दिया गया था।

(vi) इसके अलावा, पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में इन प्रभारों के लिए वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया था।

(ii) मद सं. 2.24.(3) (एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया के किराये हेतु प्रभार) हटाना:-

(क) एल एंड टी पोकलेन (ईडी नामियार) और बार्ज विजया वर्ष 1980 और 1986 में क्रमशः खरीदे तथा शुरू किए गए थे। इन फ्लोटिंग क्राफ्टों को पत्तन कर्मशालाओं तथा शुष्क गोदी, बैगेज जेटटी आदि के निकट शैलो क्षेत्रों में निकर्षण हेतु पत्तन के एक्सक्लूसिव इस्तेमाल के लिए खरीदा गया था जहां अन्य निकर्षक पहुंचने में समर्थ नहीं होते हैं। फ्लोटिंग क्राफ्ट का जीवनकाल 20 वर्ष था।

(ख) पत्तन क्षेत्र के भीतर गैर-पत्तन प्रयोजनों के लिए इन दो क्राफ्टों के उपयोग की गुंजाइश सीमित है। चूंकि दोनों फ्लोटिंग क्राफ्ट अपने सामान्य जीवनकाल से अधिक चल चुके हैं, इसलिए बाहरी पक्षों के लिए इन उपस्करणों को किराये पर लेने की कोई संभावना नहीं है।

इस परिणीक्षण में, टीएमपी पत्तन को अनुसूची 2.24. – प्रचलित दरमान के फ्लोटिंग क्राफ्ट के किराये हेतु प्रभार में क्र.सं. 3 पर निर्धारित एल एंड टी पोकलेन (ईडी नामियार) और बार्ज विजया की सेवाओं के लिए दरों को वापिस लेने और इस सम्बंध में टीएमपी के निर्णय को पहले संप्रेषित करने की अनुमति दे सकता है।

(ग) सीओपीटी ने दरमान से प्रभारों को हटाने के लिए निम्नलिखित बातें कही हैं:-

(i) उपस्कर मुख्य रूप से बेसिन निकर्षण के लिए पत्तन के अपने प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं।

(ii) चूंकि कोई अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध नहीं है, इसलिए उपस्कर बाहरी एजेंसियों को किराये पर नहीं दिए जाते हैं। भारी खराबी की वजह से उपस्कर पिछले 6 वर्षों से काम नहीं कर रहे थे। पत्तन ने बड़ी मरम्मतों पर धनराशि खर्च करने के बाद परिसम्पत्ति का नवीकरण किया था। चूंकि कई वर्षों से कोई मांग नहीं है, इसलिए सृजित तथा अनुमानित आय शून्य है।

(iii) “घाटशुल्क की अनुसूची” शीर्ष के अधीन अतिरिक्त पादटिप्पणी के लिए प्रस्ताव:-

(क) निम्नलिखित सूचना अनुमोदित दरमान के अध्याय III में बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो हेतु घाटशुल्क की अनुसूची 3.1 के लिए टिप्पणियों के अधीन टिप्पणी सं. 10 रूप में शामिल की जाएः

“कार्गो प्रहस्तन कामगारों तथा स्टाफ की आपूर्ति के लिए मजदूरी जमा लेवी तथा पीस-दर पर प्रभार शून्य हैं।

(ख) सीओपीटी ने दरमान में प्रस्तावित समावेशन के लिए निम्नलिखित बिन्दु रखा है:—

यह प्रश्नालूक विशेषतः घाटशुल्क में पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित है, जहां सीओपीटी को प्रतिकूल प्रचार मिला है जब इसके घाटशुल्क की पड़ोसी महापत्तनों से तुलना की जाती है जिनमें सीओपीटी में लागू दर की अपेक्षा घाटशुल्क कम होते हैं। तथापि, यह देखा जाए कि अन्य महापत्तनों में स्टीवंडर के लिए पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए लेवी प्रणाली हैं, जोकि सीओपीटी के मामले में मौजूद नहीं है। वास्तव में, सीओपीटी में घाटशुल्क अन्य पत्तनों की अपेक्षा केवल घाटशुल्क में लेवी के आमेलन की वजह से है।

(iv) अध्याय-VII “संपदा किराये” के लिए सामान्य टिप्पणियों के अधीन टिप्पणी 1 संशोधित करने का प्रस्ताव:—

(क) मौजूदा दरमान में निर्धारित अध्याय-VII संपदा किरायों के लिए सामान्य टिप्पणियों के अधीन टिप्पणी सं. (1) को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:—

“(1) उपर्युक्त सभी आधार दरें 2 प्रतिशत के स्वतः वार्षिक वृद्धि के अधीन हैं।”

(ख) उपयोक्ताओं के लिए अधिक स्पष्टता तथा पारदर्शिता प्रदान करने के लिए निम्नवत् उपर्युक्त टिप्पणी को बदलने का प्रस्ताव किया है:—

“(1) उपर्युक्त सभी आधार दरें 11-07-2010 से प्रभावी हैं और 2 प्रतिशत के स्वतः वार्षिक वृद्धि के अधीन हैं।”

3.2. पत्तन ने उपर्युक्त प्रस्तावों पर विचार करने और मौजूदा दरमान को संशोधित करने तथा जरूरी आदेश जारी करने का अनुरोध किया है।

4. सीओपीटी ने बाद में अपने ईमेल दिनांक 6 अगस्त, 2013 द्वारा अपने पत्र सं. एफडी/लागत/नया एसओआर-2013/2013, दिनांक 6 अगस्त, 2013 यह कहते हुए संलग्न किया था कि यह प्राधिकरण राजपत्र सं. 159 तथा 160 दोनों दिनांक 11 जून, 2010 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सम्पदा आदेशों में अपने प्रस्ताव दिनांक 1 अगस्त, 2013 में प्रस्तावित सम्पदा किराये से सम्बंधित सामान्य टिप्पणी में संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव पर विचार करे।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 1 अगस्त, 2013 इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 अक्टूबर, 2013 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना जवाब भेजा है।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 18 अक्टूबर, 2013 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 अक्टूबर, 2013 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा उन पर सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:—

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब |
|---------|--|---|
| (क) | <p>मौजूदा दरमान से मद सं. 6.11. – जेटिट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क को हटाना।</p> <p>जेटिट्यों, पियरों, बोटफैन, स्लिपवे के लिए लाइसेंस शुल्कों से सम्बंधित प्रश्नालूक मद और निरीक्षण प्रभार सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया जा रहा है और सीओपीटी के दरमान (एसओआर) में वर्ष 1997 में इस प्राधिकरण की शुरुआत से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है और यह अनुमान लगाया गया है कि इस प्राधिकरण की शुरुआत से पहले यह दर तत्कालीन सक्षम प्राधिकारी अर्थात् सड़क एवं भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित की गई थी। तब से प्रश्नालूक मद – जेटिट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रत्येक सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित और सामान्य संशोधन प्रस्ताव के हिस्से के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जा रहा है। पत्तन ने अब मौजूदा प्रस्ताव में मौजूदा दरमान से जेटिट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क से सम्बंधित अनुसूची 6.11 को हटाने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, पत्तन द्वारा निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए जाएः</p> | |
| (i) | पत्तन ने प्रस्ताव के बिन्दु 1 के प्रथम वाक्य में कहा है कि अनुसूची 6.11 में उल्लिखित मदें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं का हिस्सा नहीं है। कृपया स्पष्ट करें। | <p>शिपिंग चैनलों के बाहर पत्तन क्षेत्र में विस्तारित निजी जेटिट्यों के लिए हैं और इसलिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के दायरे में नहीं आते हैं। ये जेटिट्यों शिपिंग कारोबार में स्वयं शामिल नहीं हैं और ऐसी जेटिट्यों के व्यक्तिगत बोट मालिकों की जरूरतों को पूरा करने के लिए हैं, ऐसी जेटिट्यों पर्यटन के सम्बंध में अन्य पक्षों तथा होटलों आदि से सम्बंधित बोटों के साथ जुड़ाव के लिए पट्टे पर दिए गए हैं।</p> <p>इसे शुरू में सक्षम प्राधिकारी के दायरे के अधीन शामिल किया गया था क्योंकि उन दिनों में मूरिंग प्रचलन में थे और बार्ज इन जेटिट्यों तथा समीपवर्ती गोदामों का प्रयोग करने के लिए प्रयुक्त कोचीन के पत्तन पर आने वाले पोतों के कार्गो प्रचालनों में शामिल थे। तत्पश्चात्, कंटेनरकरण</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| | | <p>तथा परिवहन के प्रकार में बदलाव को देखते हुए, ब्रेक बल्क आवागमन की संकल्पना मुकाम तक पहुंची है और लगभग सभी ऐसे कार्गों कंटेनरयुक्त मोड में परिवहन किए जा रहे हैं। इसलिए, ये जेटिट्यों कोचीन के पत्तनर पर आने वाले पोतों के लिए कार्गों के परिवहन की जरूरत को लम्बे समय तक पूरी नहीं करती है।</p> <p>तत्पश्चात्, इन जेटिट्यों के कई मालिकों ने भी बदलाव किया है और नए मालिक मछली पकड़ने वाली बोटों, पर्यटन बोटों आदि के लिए इन जेटिट्यों का इस्तेमाल करते रहे हैं, जो कि कार्गों सम्बंधित गतिविधियों के रियलम में नहीं हैं।</p> <p>इसलिए, ये उपर्युक्त गतिविधियां महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन नहीं आती हैं।</p> |
| (ii) | <p>पत्तन ने बताया है कि मौजूदा दरमान की अनुसूची 6.11 में उल्लिखित जेटिट्यों, पियर, स्लिपवे तथा बोटपैन निजी पक्षों द्वारा सृजित किए गए हैं और उनसे सम्बंधित हैं। यदि जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोटपैन का स्वामित्व पत्तन की बजाय निजी पक्षों का होता है तो जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोटपैन का कोचीन पत्तन न्यास लाइसेंसीकरण विनियम, 1968 के अधीन उक्त सुविधाओं के लिए पत्तन द्वारा लाइसेंस जारी करने के लिए आधार स्पष्ट करें। सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन प्राप्त किए जाने के समय पत्तन के दरमान के सामान्य संशोधन में इस प्रशुल्क मद को शामिल किए जाने का आधार स्पष्ट करें जो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की शुरुआत से पहले प्रचलित है।</p> | <p>ऐसी जेटिट्यों को लाइसेंस जारी करना महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 123 के अनुसार है जहां बोर्ड के पास पत्तन की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए नियम बनाने की शक्ति होती है। बदले सुरक्षा परिदृश्य के मददेनजर स्वामी के नाम से जारी नहीं किए गए लाइसेंस के साथ विभिन्न जेटिट्यों का पत्तन के पास होना चाहनीय नहीं है। छोटी जेटिट्यों का लाइसेंसीकरण इस शर्त के साथ आया कि ऐसी जेटिट्यों के मालिकों को ऐसी जेटिट्यों पर आने वाली नावों के नामों का ब्योरा व्यवस्थित करना होगा तथा नाव से उतरने वाले लोगों की पहचान की जांच करनी होगी। कोई शक होने पर पुलिस तथा अन्य सांविधिक प्राधिकारियों को सूचित करने की जिम्मेदारी भी मालिकों की है। जेटिट्यों का इस्तेमाल करते हुए नावों पर प्रदूषण नियंत्रण भी ऐसी जेटिट्यों के मालिकों की जिम्मेदारी है। सीओपीटी कोचीन पत्तन से सम्बंधित यातायात विनियम, 1968 को संशोधित करने की कार्यवाही पहले ही शुरू कर चुका है जिसके तहत निम्नलिखित नियमों/विनियमों की समीक्षा की जाएगी और प्रभार शामिल किए जाएंगे। वे निम्नलिखित हैं:-</p> <p>(क) कोचीन पत्तन न्यास (क्लर्कों, आयातकों, पोतवणिकों तथा विलपरिंग एवं अग्रेषण एजेंटों का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1966</p> <p>(ख) कोचीन पत्तन न्यास सार्वजनिक बंधित भंडारगृह (किराया तथा अन्य प्रभार) विनियमावली, 1967</p> <p>(ग) कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोट पैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968</p> <p>(घ) कोचीन पत्तन न्यास (चाइना फिशिंग नेट्स का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1976</p> <p>(ङ) कोचीन पत्तन न्यास (गोदावी अधिनियम, 1975)</p> <p>(च) कोचीन पत्तन (स्टीवडोरिंग लाइसेंस जारी करना) विनियमावली, 1987</p> <p>(छ) कोचीन पत्तन न्यास (फ्रेट कंटेनरों का प्रहस्तन, खतरनाक / जोखिमपूर्ण कार्गो ढुलाई करना) विनियमावली, 1987</p> <p>(ज) कोचीन पत्तन न्यास (पोतों का डिस्ट्रेट अथवा अरेस्ट और बिक्री) विनियमावली, 1988</p> <p>(झ) महापत्तन (पोतों का प्रवेश, विराम, आवागमन तथा निकासी विनियमावली) विनियमावली, 1989</p> |
| (iii) | <p>सीओपीटी से अनुरोध है कि समय-समय पर यथा संशोधित कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोटपैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968 की एक प्रति भेजे। पत्तन के अनुसार वे प्रासंगिक प्रावधान हाइलाइट करें जो पत्तन द्वारा अनुसरित की जाने वाली प्रशुल्क व्यवस्थाओं अर्थात् जेटिट्यों, पियरों, स्लिपवे तथा बोटपैन के लाइसेंसीकरण के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली को शासित करते हैं।</p> | <p>कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोटपैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968 की एक प्रति संदर्भ के लिए प्रेषित की गई है।</p> |
| (iv) | <p>यदि जेटिट्यों, पियरों, आदि के लिए लाइसेंस शुल्कों से सम्बंधित अनुसूची 6.11 को पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार मौजूदा दरमान से हटाया जाता है तो कृपया</p> | <p>पत्तन बोर्ड द्वारा यथा अनुमोदित और आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचित समय-समय पर यथा संशोधित कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे</p> |

| | | |
|-------|--|---|
| | स्पष्ट करें कि क्या पत्तन अभी भी इन अनुसूची को हटाने के बाद निजी जेटिट्यों के स्वामित्व वाले जेटिट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क वसूल करना जारी रखेगा। यदि हां, तो कृपया प्रशुल्क प्राधिकरण तथा प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था जिसके तहत लाइसेंस शुल्क को निजी पक्षों के स्वामित्व वाली उक्त सुविधाओं के लिए पत्तन द्वारा वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। | तथा बोटपैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968 में निर्धारित की गई दरों पर प्रभारों की वसूली जारी रखेग। |
| (v) | अध्याय-IV पोत सम्बंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.3.3 के अधीन टिप्पणी 7 में बताया गया है कि बर्थ किराया समय-समय पर यथा संशोधित कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोटपैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968 के अधीन लाइसेंस शुल्कों का भुगतान करने वाली निजी जेटिट्यों पर लंगर डाले मछली पकड़ने वाले पोतों/ट्रॉलरों से वसूल नहीं किया जाएगा। इस संदर्भ में, कृपया इन प्रभारों की वसूली करने वाले प्राधिकारी तथा प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के बारे में स्पष्ट करें जिसके तहत ऐसे मांग किए गए बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाते हैं। | पत्तन निजी जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोट पैन के मालिक से केवल लाइसेंस शुल्क वसूल कर रहा है। ऐसी निजी सुविधाओं पर बर्थ किए गए फिशिंग पात/ट्रॉलर उस मामले में सुविधाओं के मालिकों को प्रभारों की अदायगी की जाती है जिनमें पत्तन कुछ नहीं कर सकता। |
| (vi) | अपने दरमान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क की वसूली से पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 में पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय दर्शाएं। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल, 2013 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के पिछले सामान्य संशोधन में पत्तन द्वारा इस प्रशुल्क मद के लिए अनुमानित प्रचालन आय तथा प्रचालन व्यय, यदि कोई हो, भी भेजें। | प्रभारों की इन मदों से पत्तन द्वारा सृजित राजस्व को 'विविध आय' शीर्ष के अधीन जेटिट्यों पर किराया' में शामिल किया गया है। पिछले तीन वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान अर्जित आय क्रमशः रु. 63.06 लाख, रु. 62.83 लाख और रु. 64.76 लाख है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, 2012-13 से 2014-15 तक प्रशुल्क निर्धारण अवधि के लिए इन शीर्ष से अनुमानित आय को लागत विवरणों के प्रपत्र 5क(iii) के 'कोयला तथा अन्य कार्गों' की प्रचालन आय में शामिल किए गए थे। चूंकि यह उप गतिविधि टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमानों के बाद भी भारी घाटा दर्शाती है, इसलिए यह लागत विवरण को प्रभावित नहीं करेगा यदि इन प्रभारों को दरमान से हटाया गया था। |
| (ख) | मद सं. 2.2.4. (3) – एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया किराये पर लेने के लिए प्रभार को हटाना | |
| | मौजूदा दरमान से एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया के लिए किराया प्रभारों को हटाने हेतु सीओपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में, पत्तन कृपया यह नोट करे कि इसके दरमान में कोई प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था नहीं होगी यदि किसी अवसर पर एक्सजेंसी की बजह से पत्तन भविष्य में एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया उपयोक्ताओं को किराये पर देने का निर्णय लेगा। | इस स्थिति का भली प्रकार ध्यान रखा गया है। |
| (ग) | मद सं. 3 (1) – घाटशुल्क की अनुसूची के लिए टिप्पणियों के नीचे अतिरिक्त पाद टिप्पणी सं. 10 के लिए प्रस्ताव | |
| (i) | कृपया लागत विवरण (गतिविधि-वार और उप-गतिविधि वार दोनों) दर्शाएं जिसमें कार्गों प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति से सम्बंधित निवल घाटा (अर्थात् प्रचालन आय घटा व्यय घटा आरओसीई) पत्तन दरमान के पिछले सामान्य संशोधन में लिया गया हो। | कार्गों प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति की लागत को सीओपीटी द्वारा जमा किए गए पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में प्रपत्र 5क(iii) के 'कोयला तथा अन्य कार्गों' के अधीन लागत विवरणों में शामिल किया गया है। |
| (ii) | प्रासंगिक प्रशुल्क मद भी दर्शाएं जिसके अधीन कार्गों प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति से सम्बंधित निवल घाटा वर्तमान में वसूल किया गया है। | कार्गों प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति की लागत कोयला तथा अन्य सामान्य कार्गों पर घाटशुल्क के माध्यम से वसूल की जा रही है। |
| (iii) | यदि पत्तन का मत है कि मौजूदा घाटशुल्क प्रभारों में कार्गों प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति से सम्बंधित लागत शामिल हैं, तो सीओपीटी जांच करे कि क्या प्रस्तावित नोट अधिक स्पष्टता लाने के लिए निम्नवत् थोड़ा संशोधित किया गया है— “3(1) – बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क हेतु अनुसूची में निर्धारित घाटशुल्क दरों में कार्गों प्रहस्तन कामगार तथा स्टाफ की आपूर्ति से सम्बंधित सभी भुगतान शामिल हैं। इसलिए, कार्गों प्रहस्तन कामगारों तथा स्टाफ की आपूर्ति के लिए मजदूरी जमा लेवी और पीस दर प्रोत्साहन पर कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।” | पत्तन टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार संशोधन करने के लिए सहमत है। |
| (घ) | अध्याय VII – सम्पदा किराये के लिए सामान्य टिप्पणियों में संशोधनों के लिए प्रस्ताव | |

| | | |
|--|---|------------------|
| | इस प्राधिकरण ने अध्याय VI में सामान्य टिप्पणी में पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन को संबोधित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/30/2013-सीओपीटी दिनांक 25 सितम्बर, 2013 पारित किया था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया जा रहा है, जिसके ब्योरे पत्तन को बाद में बताए जाएंगे। | नोट किया गया है। |
|--|---|------------------|

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 अक्टूबर, 2013 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

8.1. संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी ने दोहराया है कि जेटिट्यों, पियरों, बोर्ड पैन का लाइसेंसीकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं के अधीन नहीं आता है। सीओपीटी ने बताया है कि निजी पक्षों द्वारा निर्भित जेटिट्यों, पियर आदि पत्तन के वॉटर बैड का इस्तेमाल करेंगी। उसके मद्देनजर, पत्तन से यह जांच करने का अनुरोध किया गया था कि क्या जेटिट्यों, पियर, बोर्डपैन का लाइसेंसीकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 के दायरे में आएगी अथवा नहीं। सीओपीटी से यह जांच करने का अनुरोध भी किया गया कि क्या वह जेटिट्यों, स्लिपवे, बोर्डपैन के निजी स्वामियों से लाइसेंस शुल्क वसूल करने की स्थिति में होगा यदि इन मर्दों के लिए लाइसेंस शुल्क को उसके मौजूदा दरमान से हटा दिया जाता है।

8.2. प्रत्युत्तर में, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 नवम्बर, 2013 द्वारा निम्नलिखित किए हैं:-

(i) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 को संदर्भ के लिए नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

49. बोर्ड से सम्बंधित सम्पत्ति के इस्तेमाल के लिए दरमान तथा शर्तों का विवरण।

(1) ²(यह प्राधिकरण समय-समय पर आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा उस भुगतान के दरमान और शर्तों के विवरण भी निर्धारित करेगा जिसके अधीन कोई सम्पत्ति बोर्ड से सम्बंधित हो अथवा कब्जे या अधिग्रहण में हो, अथवा पत्तन अथवा पत्तन पहुंचमार्गों की सीमाओं के भीतर कोई स्थान नीचे विनिर्दिष्ट प्रयोजनों के लिए इस्तेमाल किए जा सकते हैं।-

(क) पोतों द्वारा यथा उल्लिखित किसी बॉय, मूर्सिंग, घाट, क्वे, पियर, गोदी, भूमि, भवन अथवा स्थान पर पहुंचना अथवा रहना;

(ख) पशुओं अथवा यात्रियों अथवा सामानों को ढोने वाले वाहनों द्वारा यथा उल्लिखित किसी घाट, क्वे, पियर, गोदी, भवन, सड़क, पुल अथवा स्थान में प्रवेश करना अथवा किराये के लिए चलाना;

(ग) आयातित सामानों के स्वामियों द्वारा भूमि अथवा शैड किराये पर देना अथवा निर्यात के लिए प्रत्याशित अथवा स्टीमर एजेंटों द्वारा;

(घ) बोर्ड से सम्बंधित अथवा उपलब्ध करवाए गए पोतों अथवा उपकरणों, किसी भूमि, भवन, कार्यों का कोई अन्य प्रयोग।

(2) विभिन्न मान और शर्तें सामानों तथा पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए तैयार किए जा सकते हैं।

³[(3) उप-धारा (1) में कुछ भी शामिल होने के बावजूद, बोर्ड नीलामी द्वारा अथवा निविदाएं आमंत्रित करते हुए अपने से सम्बंधित अथवा उसके कब्जे अथवा अधिग्रहण में किसी भूमि अथवा शैड को उप-धारा (1) के अधीन दिए गए की अपेक्षा उच्चतर दर पर पट्टे पर दे सकता है।]

(ii) जेटिट्यों तथा पियर, स्लिपवे, बोर्ड पैन आदि उनके द्वारा स्वामित्व वाले भूमि पर निजी पक्षों द्वारा निर्भित किए जाते हैं परन्तु इन ढांचों का एक हिस्सा पत्तन जल क्षेत्र में विस्तारित किया जाता है। चूंकि उपर्युक्त ढांचों के निमाण के लिए प्रयुक्त भूमि निजी पक्षों की होती है इसलिए इन मामलों में एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 49 का कोई भी प्रावधान लागू नहीं होता है।

(iii) कोचीन पत्तन न्यास एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 123 के अधीन तैयार किए गए 'कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोर्ड पैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968' के अनुसार जेटिट्यों तथा पियरों, स्लिपवे तथा बोर्ड पैन के लिए उनके स्वामियों से न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित तथा समय-समय पर आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचित लाइसेंस शुल्क संग्रहण जारी रखेगा।

9. इस मामले में परामर्श से सम्बंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध होंगी। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10.1. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i) कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) का प्रस्ताव आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 द्वारा अनुमोदित इसके मौजूदा दरमान (एसओआर) में चार संशोधनों से सम्बंधित है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित चार संशोधनों में से, सीओपीटी के दरमान में अध्याय VII – सम्पदा, किराये के लिए सामान्य टिप्पणी से सम्बंधित एक संशोधन आदेश दिनांक 1 अप्रैल, 2013 में अनुमोदित किया गया था। उक्त संशोधन में, सीओपीटी ने किसी विसंगति से बचने के लिए सीओपीटी ने स्पष्ट रूप से सम्पदा किरायों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख 11 जुलाई, 2013 विनिर्दिष्ट करने का प्रस्ताव किया था।

यहां पर बताना प्रासारिक है कि सीओपीटी ने अपने दूसरे पत्र दिनांक 6 अगस्त, 2013 द्वारा उसी संशोधन के लिए एक पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था। यहां पर यह नोट किया जाए कि सीओपीटी के इस प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया आदेश के संदर्भ में अलग से कार्यवाही की थी और यह प्राधिकरण सीओपीटी के प्रस्ताव दिनांक 6 अगस्त, 2013 का निपटान करते हुए और मौजूदा दरमान में सम्पदा किराये की आधार दर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख शामिल करते हुए अध्याय VII – सम्पदा किराये के लिए सामान्य टिप्पणी सं. (1) में संशोधन करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/30/2013-सीओपीटी दिनांक 25 सितम्बर, 2013 पहले ही पारित कर चुका है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उक्त संशोधन सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव में पहले ही निपटान किया जा चुका है, और इसलिए इसे यहां पर निपटान किया माना गया है।

(ii) सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित शेष तीन संशोधनों के विश्लेषण की कार्यवाही शुरू करने से पहले, यह देखा गया है कि कुछ उपयोक्ता एसोसिएशनों जैसे कोचीन पोर्ट लीजहोल्डर्स एसोसिएशन (सीपीएलए), कोचीन चेम्बर ऑफ कॉर्मस एंड इंडस्ट्री (सीसीसीआई) और कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएर) द्वारा प्रेषित टिप्पणियां सीओपीटी के मौजूदा प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। इस स्थिति का सीओपीटी द्वारा भी समर्थन किया गया है।

(iii) सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित शेष तीन संशोधनों को नीचे विश्लेषित किया गया है:-

(क) मौजूदा दरमान से मद सं. 6.11 – जेटिट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क हटाना:

(i) जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है, सीओपीटी के दरमान में जेटिट्यों, पियर, बोटपैन, स्लिपवे तथा निरीक्षण प्रभार हेतु लाइसेंस शुल्कों का निर्धारण सीओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर वर्ष 1997 में इस प्राधिकरण की शुरूआत से प्रवर्तन में है। वास्तव में, इस मद के लिए प्रशुल्क तत्कालीन सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के आधार पर इस प्राधिकरण की शुरूआत से पहले भी इसके दरमान में निर्धारित किया गया था। सीओपीटी ने भी इस स्थिति को स्वीकार किया है।

(ii) सीओपीटी ने अब मौजूदा एसओआर के अध्याय VI – विविध प्रभार में अनुसूची 6.11 में निर्धारित जेटिट्यों, पियर आदि के लिए लाइसेंस शुल्क से सम्बंधित अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि निजी सुविधाओं पर चलाई जाने वाली गतिविधियां महापत्तन न्यास अधिनियम (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन नहीं आती है, इसके द्वारा लागू करते हुए कि सीओपीटी ने निजी सुविधाओं के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के अधीन सूचीबद्ध सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई थीं। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(iii) जब यह जांच करने की सलाह दी गई थी कि क्या जेटिट्यों, पियरों, बोटपैन का लाइसेंसीकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 के दायरे में आते हैं अथवा नहीं, तब सीओपीटी ने दावा किया है कि इन जेटिट्यों, पियरों, स्लिपवे, बोटपैन, आदि का निर्माण उनके स्वामित्व वाली भूमि पर निजी पक्षों द्वारा किया गया है। पत्तन ने यह भी दावा किया है कि चूंकि इन ढांचों के निर्माण के लिए प्रयुक्त भूमि का स्वामित्व निजी पक्षों के पास है, उक्त महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 49 का कोई भी प्रावधान उनके मामलों में लागू नहीं होगा और इसलिए इस अनुसूची को हटाने की मांग की गई है। परन्तु, पत्तन जलक्षेत्रों में इन ढांचों के विस्तार का हिस्सा परिगणित किए जाने हेतु बिन्दु है।

(iv) महापत्तन न्यासों तथा उनमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए दरमान निर्धारित करने और शर्तों का विवरण निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण को दिया गया अधिकार धारा 48 के अलावा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 और 50 से भी प्राप्त होता है।

(v) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49(1) के प्रावधानों के अनुसार, इस प्राधिकरण को बोर्ड से सम्बंधित किसी सम्पत्ति, अथवा बोर्ड बोर्ड के कब्जे में अथवा बोर्ड के अधिग्रहण में अथवा पत्तन या पत्तन पर्यावरण की सीमाओं के भीतर किसी स्थान के लिए दरमान तथा शर्तों का विवरण तैयार करने का अधिकार दिया गया है, यहां पर विनिर्दिष्ट प्रयोजनों के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है। धारा 49(1)(क) में विनिर्दिष्ट प्रयोजनों में से पोतों द्वारा यथा उपर्युक्त पहुंचने, किसी बॉय पर अथवा समीप, मूर्सिंग, घाट, पियर, वर्वे, गोदार, भूमि, भवन अथवा स्थान के लिए है।

वर्तमान मामले में, सीओपीटी ने बताया है कि जेटिट्यों, पियर, बोटपैन सीओपीटी से सम्बंधित नहीं है, वे पत्तन के कब्जे में भी नहीं हैं, और बोर्ड के अधिग्रहण में भी नहीं हैं। उसी समय, सीओपीटी ने स्वीकार किया है कि निजी पक्षों से सम्बंधित ये जेटिट्यों, पियर, आदि निजी पक्षों से सम्बंधित हैं, अपने प्रस्ताव दिनांक 1 अगस्त 2013 में पत्तन के बैंकवॉटर बैड का अधिग्रहण/इस्तेमाल करते हुए है कि जिसे पत्तन द्वारा अपने अनुवर्ती पत्र दिनांक 5 नवम्बर 2013 में दोहराया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेटिट्यों का विस्तारित हिस्सा (जोकि निजी पक्षों के स्वामित्व में है) पत्तन जलक्षेत्रों का अधिग्रहण करता है। यह उल्लेखनीय है कि निजी पक्षों की परिसम्पत्तियां पत्तन के बैंकवॉटर बैड इस्तेमाल करते हैं। इस प्रकार, संक्षेप में, हालांकि निजी पक्षों के स्वामित्व वाले भूमि क्षेत्र पर हो सकती हैं, परन्तु तथ्य यह है कि निजी पक्षों के स्वामित्व वाली जेटिट्यों/पियरों का विस्तारित हिस्सा पत्तन जलक्षेत्रों का अधिग्रहण तथा उपयोग कर सकता है और इसलिए उनकी इस सुविधा को पत्तन सुविधाओं से पूरी तरह अलग नहीं किया जा सकता। अतः इन सुविधाओं का लाइसेंसीकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 के तहत ही आता है।

(vi) हालांकि पत्तन ने एक ओर मौजूदा दरमान से इस अनुसूची को हटाने की मांग की है, इसने इन निजी सुविधाओं पर नियंत्रण की कार्यवाही को जारी रखने और निजी पक्षों से लाइसेंस शुल्क संग्रहीत करने का भी प्रस्ताव किया है। सीओपीटी ने निवेदन किया है कि वह कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोट पैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 1968 के अधीन इसके बोर्ड द्वारा अनुमोदित और समय-समय पर आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचित दरों के आधार पर शुल्क वसूल करेगा। सीओपीटी ने बताया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 123 के अनुसार, पत्तन के बोर्ड के पास पत्तन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए नियम बनाने की शक्ति है और यह महापत्तन न्यास अधिनियम में इन प्रावधानों के अनुसार है। सीओपीटी ने कहा है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 123 के अनुसार, पत्तन के बोर्ड के पास पत्तन की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए नियम बनाने की शक्ति है और, महापत्तन न्यास अधिनियम में इन प्रावधानों के अनुसार, सीओपीटी ने प्रासंगिक विनियम बनाए हैं और निजी जेटिट्यों/पियरों को लाइसेंस जारी किया गया है।

इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 123 पत्तन को उक्त छंड में संख्याक्रित कई प्रयोजनों के लिए अधिनियम के साथ लगातार विनियम बनाने के लिए प्राधिकृत करता है और क्र.सं. (च) में उक्त धारा में उल्लिखित प्रयोजनों में से एक प्रयोजन गोदियों, जेटिट्यों आदि की सुरक्षा, कुशल एवं सुविधाजनक उपयोग, प्रबंधन तथा नियंत्रण के लिए है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 123 कोई प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था परिकल्पित नहीं करती है अथवा महापत्तन न्यासों को सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना प्रशुल्क तथा लेवी निर्धारित करने के लिए अधिकृत नहीं करती है। भले ही यदि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 123 के तहत बनाए गए विनियमों के अधीन पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा एक दर अनुमोदित की जाती है, संविधि महापत्तन न्यास से यह अपेक्षा करती है कि ऐसे प्रशुल्क की वसूली के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त किया जाए। इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना महापत्तन न्यास द्वारा किसी प्रशुल्क की वसूली संविधि में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं होगी।

(vii) मौजूदा मामले में भी यद्यपि सीओपीटी ने अपने मौजूदा दरमान से अनुसूची 6.11 को हटाने का प्रस्ताव किया है, यह पत्तन की सुरक्षा सुनिश्चित करने तथा इन्हीं प्रयोजनों के लिए शुल्क वसूल करने के लिए लाइसेंस जारी करते हुए इन निजी जेटिट्यों पर नियंत्रण बनाए रखने के लिए इसे जारी रखना चाहता है। उस समय तक वे गतिविधियां जो सीओपीटी के समग्र नियंत्रण तथा पर्यवेक्षण के अधीन निजी सुविधाओं में चलाई जा रही हैं और ऐसे निजी ढांचे भी पत्तन सुविधा (हिस्सा भी) का अधिग्रहण करते हैं और पत्तन ऐसा लाइसेंस शुल्क वसूल करना चाहता है जो ऐसी लेवी की वसूली करने के लिए पत्तन को अधिकृत करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संबद्ध पत्तन के दरमान में उपलब्ध करवाई जा सकती है। यहां पर यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि निजी सेवा प्रदाता द्वारा पत्तन सम्पत्तियों के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क कोचीन पत्तन न्यास के अलावा मुम्बई पत्तन न्यास, चेन्नई पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास जैसे विभिन्न अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है।

जहां तक पत्तन क्षेत्र अधिग्रहीत करने के लिए निजी पक्षों द्वारा सुविधाओं का सुजन जारी है, यह इस प्राधिकरण के प्रशुल्क शासन के अधीन आना जारी रहेगा।

(viii) पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों के मद्देनजर, मौजूदा दरमान से अनुसूची 6.11 को हटाने के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव खारिज किया गया है।

(ix) बताया गया है कि सीओपीटी महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 123 के अधीन बनाए गए कोचीन पत्तन न्यास (जेटिट्यों, स्लिपवे तथा बोट पैन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली – 1968 की समीक्षा करने की कार्यवाही कर रहा है। यदि पत्तन द्वारा समीक्षाधीन विनियमों में कोई प्रशुल्क व्यवस्था शामिल होती है तो सीओपीटी को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 124 की उप-धारा (1) द्वारा यथा अपेक्षित केन्द्रीय सरकार से ऐसे विनियमों का अनुमोदन प्राप्त किए जाने के समय सरकार के ध्यान में यह लाया जाए कि ऐसे प्रशुल्क व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम की धाराओं 48, 49 और 50 (ग) के अधीन यथा अपेक्षित इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित और प्रशुल्क व्यवस्था को प्रचालनात्मक बनाने के लिए सीओपीटी के दरमान में अनुमोदित तथा शामिल करना होगा।

(x) मद सं. 2.24.(3) एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया किराये पर लेने के लिए प्रभार को हटाना:

एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया क्रमशः वर्ष 1980 तथा 1986 में खरीदे और शुरू किए गए थे जो केवल पत्तन के उपयोग के लिए हैं। ये दो उपस्कर 20 वर्षों के अपने समान्य कार्यकाल से अधिक कार्य कर चुके हैं और इन उपस्करों को बाहरी पक्षों को किराये पर दिए जाने की कोई संभावना नहीं है। इसके अलावा, बाहरी एजेंसियों को ये उपस्कर किराये पर देने के लिए कोई अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध नहीं है। बताया गया है कि कई वर्षों से इन उपस्कर के लिए कोई मांग भी नहीं है और इन परिसम्पत्तियों से कोई आय भी अर्जित नहीं की गई है।

चूंकि सीओपीटी के मौजूदा दरमान में इस प्रशुल्क मद को जारी रखना ऊपर उल्लिखित कारणों के मद्देनजर सुपरफ्लोअस है, इसलिए अनुसूची 2.24 के अधीन क्रम सं. 3 में निर्धारित एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया के लिए किराया प्रभारों को हटाने के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

संयोगवश, पत्तन ने यह भी देखा है कि इन परिसम्पत्तियों के किराया प्रभारों को हटाए जाने पर इन परिसम्पत्तियों के लिए इसके दरमान में कोई प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होगा, यदि आकस्मिकता की वजह से किसी अवसर पर, पत्तन भविष्य में उपयोक्ताओं को एल एंड टी पोकलेन तथा बार्ज विजया में किराये पर देने का निर्णय लेता है।

(ग) घाटशुल्क की अनुसूची के अधीन पादटिप्पणी शामिल करने के लिए प्रस्ताव:

(i) सीओपीटी ने बताया है कि अन्य पत्तनों में स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों को उनके घाटशुल्क प्रभारों में शामिल नहीं किया गया है जबकि सीओपीटी के मामले में इसके दरमान में निर्धारित सीओपीटी घाटशुल्क प्रभार में स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए लेबर प्रभार शामिल है। इसलिए, पत्तन प्रतिकूल प्रचार प्राप्त करता है जब इसके घाटशुल्क प्रभारों की अन्य पत्तनों के घाटशुल्क प्रभारों से तुलना की जाती है। अतः सीओपीटी ने यह रिश्ति स्पष्ट करने के लिए 3.1. बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो हेतु घाटशुल्क की अनुसूची के अधीन टिप्पणियों के नीचे टिप्पणी सं. 10 को शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि सीओपीटी में घाटशुल्क प्रभार सिर्फ इसलिए अन्य पत्तनों की अपेक्षा अधिक हैं क्योंकि इसकी घाटशुल्क दर में कार्गो प्रहस्तन लेबर की आपूर्ति के लिए वसूली का आमेलन है।

(ii) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित टिप्पणी केवल एक स्पष्टीकरण है कि सीओपीटी में घाटशुल्क एक सभी सहित दर है और पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन के दरमान में निर्धारित मौजूदा घाटशुल्क दर पर कोई प्रभाव नहीं है। पत्तन यह स्पष्ट रूप से बताने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी को विस्तारित करने के लिए हमारे द्वारा दिए गए सुझावपर मामूली संशोधन करने के लिए सहमत है कि 3.1. बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क हेतु अनुसूची में निर्धारित घाटशुल्क दरों में कार्गो प्रहस्तन कामगारों तथा स्टाफ की आपूर्ति से सम्बंधित सभी भुगतान शामिल हैं। इसलिए, कार्गो प्रहस्तन कामगारों तथा स्टाफ की आपूर्ति के लिए मजदूरी जमा लेवी और पीस दर पर कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

(iii) चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी शामिल किए जाने का प्रस्ताव केवल स्पष्ट करने की प्रकृति का है और इस तथ्य पर विचार करते हुए भी कि इस कार्यवाही में परामर्श किए गए किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित टिप्पणी पर कोई आपत्ति नहीं उठाइ है, यह प्राधिकरण हमारे द्वारा सुझाई गई तथा सीओपीटी द्वारा सहमत प्रस्तावित टिप्पणी में विस्तारण के अधीन सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित स्पष्टीकरण टिप्पणी सं. 10 के रूप में शामिल करने के लिए प्रवृत्त है।

10.2. साधारणतः, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के समाप्त होने के बाद कार्यान्वयित किए जाते हैं। चूंकि मौजूदा मामले में अनुमोदित संशोधन हटाने अथवा स्पष्टीकरण प्रयोजन के लिए हैं, इसलिए इन संशोधनों को राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से प्रभावी बनाया गया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मौजूदा दरमान से अध्याय VI – विविध प्रभार के अधीन अनुसूची 6.11. जेटिंट्यों, पियरों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क को हटाने के प्रस्ताव को खारिज़ करता है और निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

(i) सीओपीटी के मौजूदा दरमान में अध्याय II – पोत सम्बंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.2.4. – फ्लोटिंग क्राफ्ट किराये पर लेने के लिए प्रभार के अधीन क्र.सं. 3 पर प्रविष्टि को हटाना। क्र.सं. 3 को हटाने के परिणामस्वरूप, इस अनुसूची के अधीन मौजूदा क्र.सं. 4 एवं 5 को क्रमशः क्र.सं. 3 तथा 4 रूप में पुनःसंख्याक्रित किया गया है।

(ii) सीओपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय III – कार्गो सम्बंधित प्रभार में 3.1. बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची के अधीन टिप्पणी सं. 10 के रूप में निम्नलिखित टिप्पणी शामिल की जाएः

“10. 3.1. – बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क हेतु अनुसूची में निर्धारित घाटशुल्क दरों में कार्गो प्रहस्तन कामगारों तथा स्टॉफ की आपूर्ति से सम्बंधित सभी भुगतान शामिल हैं। इसलिए कार्गो प्रहस्तन कामगार तथा स्टाफ की आपूर्ति के लिए मजदूरी जमा लेवी और पीस दर प्रोत्साहन पर कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।”

11.2. सीओपीटी को, तदनुसार, अपना दरमान संशोधित करने का निदेश दिया जाता है।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/2014]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th May, 2014

No.TAMP/27/2013-COPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for amendments to its existing Scale of Rates approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April, 2013 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/27/2013-COPT

Cochin Port Trust

Applicant

QUORUM:

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 21st day of February 2014)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for amendments to its existing Scale of Rates approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April, 2013.

2. This Authority vide its Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April, 2013 has approved the revised Scale of Rates of COPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 10 June, 2013 vide Gazette No.165.

3.1. The COPT vide its letter dated 1 August, 2013 has proposed four amendments in the existing Scale of Rates. The amendments proposed by the COPT in its Scale of Rates are as follows:

(i). Removal of Item no.6.11 – License fees for jetties, piers etc., from existing Scale of Rates:

(a). Schedule 6.11 under Chapter VI (Miscellaneous Charges) prescribes license fee for jetties, piers, etc., as follows:

| Sl. No. | Description | Unit | Rate in ₹ |
|---------|-------------------|---|-----------|
| 1. | Jetties and piers | Rate per unit per annum | 1120 |
| 2. | Slipway | -do- | 980 |
| 3. | Boatpen | -do- | 469 |
| 4. | Inspection fees | Each Jetty/ slipway from each applicant | 546 |

(b) The COPT has proposed to delete the above mentioned schedule from the approved prevailing Scale of Rates on the ground that the items in the table do not form part of the services rendered by the port under Section 48 of the MPT Act, 1963. Licensing of Jetties, slipways and boat pen created by private parties are governed by Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, slipways and boat pen) Regulations, 1968 under Rules and Regulations of Cochin Port Trust relating to traffic operations notified in the official Gazette as amended from time to time. Since such jetties and piers, slipways and boat pen belong to private parties, the port has proposed to delete these items from the Scale of Rates.

(c) The other points stated by COPT in support of the removal of charges from the Scale of Rates are:

(i) The assets are created/ constructed by the private parties and not by the port. These are concrete/ wooden structures extended to port waters, and each jetty & slipway are bearing separate numbers. The numbers of such assets using port's bed of backwaters are listed below:

| | | |
|-----------------|---|----------|
| Jetties & piers | - | 343 nos. |
| Slipway | - | 61 nos. |
| Boatpen | - | nil |

(ii) Inspection fees are being collected from the parties for new registrations of jetties/ piers/ slipways and also in the case of change of ownership.

(iii) Port is conducting a quarterly physical checking of these assets to avoid misuse of port's bed of backwaters and to ensure the safety and security of smooth vessel movements in the channels.

(iv) The revenue generated by the port from these items of charges is included in the 'Rent on Jetties' under the head 'Miscellaneous Income'. The income earned during the last 2 years is ₹ 62.83 lakhs and ₹ 64.76 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively.

(v) In the last General Tariff Revision proposal submitted by the port, the estimated income from these heads for the tariff setting period from 2012-13 to 2014-15 were included in the operating income of coal and other cargo of Form 5A(iii). Since this sub-activity shows huge deficit even after the estimates moderated by TAMP, it will not affect the cost statement if these charges were removed from the Scale of Rates.

(vi) Further, no hike had been proposed for these charges in the last General Tariff Revision proposal.

(ii). Removal of Item No. 2.2.4.(3) (Charges for hire of L&T Poclain & Barge Vijaya):

(a) L&T Poclain (ED Nambiar) and Barge Vijaya were purchased and commissioned in the year 1980 and 1986 respectively. These floating crafts were purchased for the exclusive use of the port for dredging in shallow areas near the port workshop and dry dock, baggage jetty, etc., where other dredgers are not able to reach. The life span of the floating craft was 20 years.

(b) The scope of the usage of these two crafts for non-port purposes within the port area is limited. Since both the floating craft have outlived its normal life span, there is no possibility to hire out these equipments to outside parties.

In this backdrop, the TAMP may permit the port to withdraw the rates for the services of L&T Poclain (ED Nambiar) and Barge Vijaya prescribed at Sl. No.3 in the Schedule 2.2.4 Charges

for hire of floating craft of the prevailing Scale of Rates and convey the decision of TAMP in this regard early.

(c). The COPT has made out following points for the removal of charges from the Scale of Rates:

(i). The equipments are mainly used for port's own purpose for basin dredging.

(ii). Since there is no spare capacity available, the equipments are not hired out to outside agencies. The equipments were out of function for the last 6 years due to major breakdown. Port had renovated the asset after spending money on major repairs. Since there is no demand for several years, the income generated and estimated is nil.

(iii). Proposal for additional footnote under the head “Schedule of Wharfage”:

(a). The following information may be incorporated as note no.10 under the notes to 3.1 Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo, Chapter III of the approved Scale of Rates:

“Charges on Wages plus Levy and Piece-rate Incentives for Supply of Cargo Handling Workers and Staff are NIL”.

(b). The COPT has made out the following point for the proposed incorporation in the Scale of Rates:

This is required for ensuring transparency in tariff especially wharfage, where COPT has received adverse publicity when its wharfage is compared with that of neighboring major ports which have lesser wharfage than the rate applicable at COPT. However, it is to be noted that the other major ports have a levy system for supply of port labor to the stevedore, which in the case of COPT is non-existent. In fact, wharfage at COPT is higher than that of other ports only because of absorption of the levy into wharfage.

(iv). Proposal to amend note 1 under the General Notes to Chapter-VII “Estate Rentals”:

(a). The note no.(1) under General Notes to Chapter-VII Estate Rentals prescribed in the existing Scale of Rates is reproduced below:

“(1) All the base rates mentioned above are subject to an automatic annual escalation of 2%.”

(b). It is proposed to replace the above note as follows for providing more clarity and transparency to the users:

“(1) All the base rates mentioned above are effective from 11.07.2010 and are subject to an automatic annual escalation of 2%.”

3.2. The port has requested to consider the above proposals and amend the existing Scale of Rates and issue necessary orders.

4. The COPT has subsequently vide its e-mail dated 6 August 2013 attached its letter No.FD/Costing/New SoR-2013/2013 dated 6 August 2013 requesting this Authority to consider its proposal for amendment in the General Note relating to Estate Rental proposed in its proposal dated 1 August 2013 in the Estate Orders notified by this Authority vide Gazette Nos.159 and 160 both dated 11 June 2010.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal dated 1 August 2013 was forwarded to the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) and concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the users were forwarded to COPT as feedback information. The COPT vide its letter dated 10 October 2013 has furnished its reply on comments of the users / user organisations.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was requested vide our letter dated 18 October 2013 to furnish additional information/ clarifications. The COPT vide its letter dated 28 October 2013 has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and reply furnished by COPT thereon are tabulated here below:

| Sl. No. | Queries raised by us | Reply furnished by COPT |
|---------|--|-------------------------|
| (A). | Removal of item no. 6.11-License fees for jetties, piers, etc. from the existing SOR. The tariff item relating to license fees for jetties, piers, boatpen, slipways and inspection charges is being proposed by the COPT and approved by the Authority in the Scale of Rates (SOR) of the COPT since the inception of the Authority | |

| | | |
|--------------|--|---|
| | <p>in the year 1997 and it is presumed that prior to inception of the Authority this rate was approved by the then Competent Authority i.e. Ministry of Road and Surface Transport. Since then the tariff item - License fees for jetties, piers, etc. is being proposed by COPT in each of the general revision proposal filed by the COPT and approved by the Authority as part of general revision proposal. The port has now in the current proposal proposed to delete schedule 6.11 relating to License fees for jetties, piers, etc. from the existing SOR. In this context, the following points may be clarified by the port:</p> | |
| <p>(i).</p> | <p>The port has in the first sentence of point 1. of the proposal stated that the items mentioned in the schedule 6.11 do not form part of the services rendered by the port under Section 48 of the Major Port Trusts Act 1963. The meaning of the said sentence is not clear. Please elucidate.</p> | <p>Private jetties extended into port area outside the shipping channels are only for private use and hence do not fall under the ambit of Section 48 of the MPT Act, 1963. These jetties do not themselves involve in shipping business and are constructed only to cater to the needs of personal boat owners of such jetties, leasing out such jetties for tying up boats belonging to other parties and hotels, etc., in connection with the tourism.</p> <p>This was initially included under the ambit of the competent authority as in those days moorings were in vogue and the barges involved in the cargo operations of vessels coming to the port of Cochin used to make use of these jetties and the adjacent godowns. Subsequently, owing to containerization and the change in the mode of transportation the concept of break bulk movement has all but come to an end and almost all such cargoes are now being transported in the containerized mode. Hence, these jetties do not cater to the need of transportation of cargoes meant for vessels calling at the port of Cochin any longer.</p> <p>Subsequently, many of the erstwhile owners of these jetties have also changed and the new owners have been using these jetties for tying up fishing boats, tourist boats, etc., which are not in the realm of cargo related activities.</p> <p>Hence, these activities as above do not fall under Section 48 of Major Port Trust Act, 1963.</p> |
| <p>(ii).</p> | <p>The port has stated that the jetties, piers, slipways and boatpen mentioned at Schedule 6.11 of the existing SOR are created by private parties and belong to them. If jetties, piers, slipways and boatpen are owned by private parties and are not owned by the port, then the rationale for issue of license by the port to the said facilities under Cochin Port Trust Licensing of Jetties, Slipway and Boatpen Regulations, 1968 may be explained. Also, please explain rationale for inclusion of this tariff item in the general revision of the SOR of the port while seeking approval from the competent authority from time to time which is in vogue even prior to the inception of Tariff Authority for Major Ports.</p> | <p>The issue of licence to such jetties is as per Section 123 of the Major Port Trust Act where the Board has the power to make rules for ensuring the safety of the port. It is not desirable for the port to have different jetties with no licences issued in the name of the owner in view of the changed security scenario. Licensing of small jetties come with the condition that owners of such jetties will have to maintain a log detailing the names of boats calling at such jetties and checking on the identities of people disembarking. It is also the responsibility of the owners to inform the Police and other statutory authorities in case of any doubt. Pollution control on boats utilizing the jetties is also the responsibility of the owner of such jetties. COPT has already started the process of modifying the Traffic Regulations, pertaining to Cochin Port 1968 under which the following Rules/ Regulations will be relooked and changes incorporated. They are as follows:</p> <p>(a). The Cochin Port Trust (Licensing of Clerks, Importers, Shippers and Clearing & Forwarding Agents) Regulations, 1966.</p> |

| | | |
|--------|---|---|
| | | <p>(b). The Cochin Port Trust Public Bonded Warehouse (Rent and other charges) Regulations, 1967.</p> <p>(c). The Cochin Port Trust (Licensing of Jetties Slipways and Boat pen) Regulations, 1968.</p> <p>(d). The Cochin Port Trust (Licensing of China Fishing Nets) Regulations, 1976.</p> <p>(e). The Cochin Port and Dock Regulations, 1975.</p> <p>(f). The Cochin Port (Issue of Stevedoring Licenses) Regulation, 1987.</p> <p>(g). The Cochin Port Trust (Handling Freight Containers Carrying Dangerous/ Hazardous Cargo) Regulation, 1987.</p> <p>(h). The Cochin Port Trust (Distrait or Arrest and Sale of Vessels) Regulation, 1988.</p> <p>(i). Major Ports (Regulations of Entry, Stay, Movement and Exit of Vessels) Rules, 1989.</p> |
| (iii). | The COPT is requested to furnish a copy of the Cochin Port Trust Licensing of Jetties, Slipway and Boatpen Regulations, 1968 as amended from time to time. Also, highlight the relevant provision which, according to the port, is stated to govern the tariff arrangement to be followed by the port i.e. levy of license fee for licensing of Jetties, Piers, Slipways and Boatpen. | A copy of the Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways and Boat pen) Regulation, 1968 is furnished for reference. |
| (iv). | If as proposed by the port Schedule 6.11 relating to License fees for jetties, piers, etc. are to be deleted from the existing SOR, then please clarify whether the port still proposes to continue to collect License fee for the jetties, piers, etc., owned by the private jetties after deletion of these schedule. If so, please clarify the tariff authorisation and tariff setting arrangement under which the License fee is proposed to be collected by the port for the said facilities owned by private parties. | Port will continue to collect charges at the rates prescribed in the Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways and Boatpen) Regulations 1968 as amended from time to time, as approved by the Board and notified in the Official Gazette. |
| (v). | Note 7 under Schedule 2.3.3. under Chapter-II Vessel Related Charge states the berth hire shall not be recovered from fishing vessels/ trawlers anchored at private jetties paying license fees under the Cochin Port Trust Licensing of Jetties Slipways and Boatpen Regulations 1968 as amended from time to time. In this context, please clarify the authority collecting these charges and also the tariff setting arrangement under which the so called berth hire charges are collected. | The port is collecting only the License Fee from the owner of the private jetties, slipways and boat pen. Fishing vessels/ trawlers berthed at such private facilities are paying charges to the owners of the facilities in respect of which the port has no say. |
| (vi). | Indicate the actual income earned by the port in the last three years say 2010-11 to 2012-13 from levy of the license fee prescribed in its SOR. The operating income and operating expense, if any, estimated for this tariff item by the port in the last general revision of the SOR which was approved by the Authority in Order number TAMP/49/ 2011-COPT dated 1 April, 2013 for the years 2012-13 to 2014-15 may also be furnished. | <p>The revenue generated by the port from these items of charges is included in the 'Rent on Jetties' under the head 'Miscellaneous Income'. The income earned during the last 3 years is ₹63.06 lakhs, ₹62.83 lakhs and ₹64.76 lakhs for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 respectively.</p> <p>In the last General Tariff Revision proposal submitted by the port, the estimated income from these heads for the tariff setting period from 2012-13 to 2014-15 were included in the operating income of 'coal and other cargo' of Form 5A(iii) of cost statements. Since this sub-activity shows huge deficit even after the estimates moderated by TAMP,</p> |

| | | |
|-------------|--|--|
| | | it will not affect the cost statement if these charges were removed from the SOR. |
| (B). | Removal of item no. 2.2.4. (3)- Charges for hire of L&T Poclain & Barge Vijaya | |
| | With reference to the proposal of the COPT to delete hire charges for L&T Poclain & Barge Vijaya from the existing SOR, the port may kindly take a note that there will not be any tariff setting arrangement available in its SOR if on any occasion due to exigency the port decides in future to hire L&T Poclain & Barge Vijaya to users. | This position is well taken note of. |
| (C). | Proposal for additional foot note no. 10 under notes to item no. 3 (1) - Schedule of Wharfage | |
| (i). | Please indicate the cost statement (both activity-wise and sub-activity wise) wherein the net deficit (i.e. operating income less expenses less ROCE) relating supply of cargo handling workers is captured in the last general revision of the port SOR. | The cost of supply of cargo handling workers is included in the cost statements under 'coal and other cargo' of Form 5A(iii) in the last general tariff revision proposal submitted by COPT. |
| (ii). | Also, indicate the relevant tariff item under which the net deficit relating to the supply of cargo handling workers is presently recovered. | The cost of supply of cargo handling workers is being recovered through wharfage on coal and other general cargo. |
| (iii). | If the port is of the view that the existing wharfage charges includes the cost relating to supply of cargo handling workers, then the COPT may examine whether the proposed note may be slightly modified as follows to bring in more clarity: "The wharfage rates prescribed in 3 (1)-Schedule for wharfage for bulk and break bulk cargo includes all the payments relating to supply of cargo handling workers and staff. Hence, no separate charges on wage plus levy and piece rate incentive for supply of cargo handling worker and staff will be collected." | The port agrees to the modification suggested by TAMP. |
| (D). | Proposal for amendments to the General Notes to Chapter VII – Estate Rentals | |
| | The Authority has passed an Order No. TAMP/30/2013-COPT dated 25 September, 2013 addressing the amendment proposed by the port in the general note at Chapter VI. The said Order is being notified in the Gazette of India, the details of which will be informed to the port in due course. | Noted. |

7. A joint hearing in this case was held on 29 October, 2013 at the COPT premises. The COPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.1. At the joint hearing, the COPT has reiterated that the licensing of jetties, piers, boatpen does not fall under the services listed under section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. The COPT has stated that the jetties, piers etc. constructed by the private parties will use the port's bed of water. In view of that the port was requested to examine whether licensing of jetties, pier, boatpen will come under the purview of section 49 of the Major Port Trust Act, 1963.

The COPT was also requested to examine whether it will be in a position to collect license fee from private owners of jetties, slipways, boatpen statutorily if license fee for these items is deleted from its existing SOR.

8.2. In response, the COPT vide its letter dated 5 November, 2013 has submitted the following:

(i). Section 49 of the MPT Act, 1963 is reproduced below for reference:

49. Scale of rates and statement of conditions for use of property belonging to Board.

(1) ²[*The Authority shall from time to time, by notification in the Official Gazette, also frame a scale of rates on payment of which, and a statement of conditions under which, any property belonging to, or in the possession or occupation of, the Board, or any place within the limits of the port or the port approaches may be used for the purposes specified hereunder:--]*

(a) approaching or lying at or alongside any buoy, mooring, wharf, quay, pier, dock, land, building or place as aforesaid by vessels;

(b) entering upon or plying for hire at or on any wharf, quay, pier, dock, land, building, road, bridge or place as aforesaid by animals or vehicles carrying passengers or goods;

(c) leasing of land or sheds by owners of goods imported or intended for export or by steamer agents;

(d) any other use of any land, building, works, vessels or appliances belonging to or provided by the Board.

(2) Different scales and conditions may be framed for different classes of goods and vessels.

³[*(3) Notwithstanding anything contained in sub- section (1), the Board may, by auction or by inviting tenders, lease any land or shed belonging to it or in its possession or occupation at a rate higher than that provided under sub- section (1).*]

(ii). Jetties & piers, Slipways, Boatpen etc. are constructed by the private parties on the land owned by them but a portion of these structures are extended into port water area. Since the land used for construction of the above structures are owned by private parties none of the provisions of Section 49 of the MPT Act 1963 is applicable in these cases.

(iii). Cochin Port Trust will continue to collect License fee for Jetties & Piers, Slipways and Boatpen from their owners as per the "Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways & Boatpen) Regulation – 1968" framed under section 123 of the MPT Act, 1963 and at the rates approved by the Board of Trustees and notified in the official Gazette from time to time.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10.1. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i). The proposal of the Cochin Port Trust (COPT) relates to four amendments to its existing Scale of Rates (SOR) approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April, 2013. Of the four amendments proposed by the COPT, one of the amendments relates to amending the General Note no. (1) to Chapter VII-Estate Rentals in the SOR of COPT approved in the Order dated 1 April, 2013. In the said amendment, the COPT proposed to specify the effective date of implementation of estate rentals explicitly as 11 July, 2013 to avoid any ambiguity.

It is relevant here to state that the COPT had vide its another letter dated 6 August, 2013 filed a separate proposal for the same amendment. It is to be noted here that this proposal of COPT was processed separately with reference to lease rental Order approved by this Authority vide Order No.TAMP/33/2007-COPT dated 4 May, 2010 and this Authority has already passed an Order No.TAMP/30/2013-COPT dated 25 September, 2013 disposing of the proposal of COPT dated 6 August, 2013 and amending the General Note No. (1) to Chapter VII-Estate Rentals incorporating the effective date of implementation of the base rate of estate rental as 11 July, 2010 as proposed by the COPT to remove the ambiguity in the existing SOR. The said amendment proposed by COPT already stands disposed in the separate proposal filed by the COPT, and hence is treated as disposed of here.

(ii). Before proceeding ahead with analysis of the remaining three amendments proposed by the COPT, it is seen that the comments furnished by some of the user associations viz., Cochin Port Leaseholders' Association (CPLA), Cochin Chamber of Commerce and Industry (CCCI) and Cochin Steamer

Agent's Association (CSAA) are not relevant to the current proposal of COPT. This position is also endorsed by the COPT.

(iii). Remaining three amendments proposed by the COPT is analysed hereinunder in seriatim:

(a). Removal of Item no.6.11 – License fees for jetties, piers etc. from existing Scale of Rates:

- (i). As brought out in the earlier paragraphs, the prescription of license fees for jetties, pier, boatpen, slipways and inspection charges in the SOR of the COPT is in vogue since the inception of this Authority in the year 1997 based on the proposal of COPT. In fact, tariff for this item had been prescribed in its SOR even prior to inception of this Authority based on the approval granted by the then Competent Authority. The COPT has also admitted this position.
- (ii). The COPT has now proposed to delete the schedule relating to license fee for jetties, pier, etc., prescribed in Schedule 6.11 in Chapter VI—Miscellaneous Charges of the existing SOR. The COPT has categorically stated that the activities that are taking place at the private facilities do not fall under Section 48 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, thereby implying that the COPT does not provide services listed under Section 48 of the MPT Act to the private facilities. This position is relied upon.
- (iii). When advised to examine whether licensing of jetties, piers, boatpen, will come under the purview of Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963, the COPT has contended that these jetties, piers, slipways, boatpen, etc., are constructed by the private parties on the land owned by them. The port has further contended that since the land used for construction of these structures are owned by private parties none of the provisions of Section 49 of the said Major Port Trusts Act are applicable in their cases and hence sought deletion of this Schedule. But, a portion of these structures extend into port waters is a point to be reckoned with.
- (iv). The mandate given to this Authority to determine Scale of Rates and prescribe statement of conditions for Major Port Trusts and Private Terminals operating therein flows from Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, apart from Section 48.
- (v). As per the provisions of Section 49(1) of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority is mandated to frame a Scale of Rates and Statement of Conditions for any property belonging to the Board, or in the possession of the Board or occupation of the Board or any place within the limits of the port or port approaches may be used for the purposes specified therein. One of the purposes specified in Section 49(1)(a) is for approaching, lying at or along side any buoy, mooring, wharf, pier, quay, dock, land, building or place as aforesaid by vessels.

In the instant case, the COPT has reported that the jetties, pier, boatpen do not belong to the COPT nor are they in the possession of the port nor occupation of the Board. At the same time, the COPT has admitted that these jetties, pier, etc., belonging to the private parties are occupying/using port's bed of backwaters in its proposal dated 1 August, 2013 which is reiterated by the port in its subsequent letter dated 5 November, 2013. It is relevant to state here that the extended part of the jetties (though owned by private parties) occupy port waters. It is noteworthy that the assets of the private parties use port's bed of backwaters. Thus, in short, though the private facilities may be on the land area owned by private parties, the fact is that the extended part of the jetties/piers owned by private parties occupy and utilize the port waters and hence their facility is not totally delinked from the port facilities. Therefore, licensing of these facilities fall under Section 49 of the MPT Act, 1963.

- (vi). Whilst the port has sought deletion of this schedule from the existing Scale of Rates on the one side, it proposes to continue to exercise control over these private facilities and also collect license fee from the private parties. The COPT has submitted that it will collect the fee based on the rates approved by its Board under Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways & Boatpen) Regulation – 1968 and notified in the official Gazette from time to time. The COPT has stated that as per Section 123 of the Major Port Trust Act, 1963, the Board of the port has the power to make rules for ensuring the safety of the port and it is as per these provisions, in the

Major Port Trusts Act, the COPT has framed relevant regulations and license is issued to private jetties/piers.

In this context, it is relevant here to mention that Section 123 of the Major Port Trust Act, 1963 authorizes the port to frame regulations consistent with the Act for a couple of purposes enumerated in the said section and one of the purposes mentioned in the said section at sr. no. (f) is for safe, efficient and convenient use, management and control of the docks, jetties, etc. Section 123 of the Major Port Trusts Act does not envisage any tariff setting arrangement or authorize the Major Port Trusts to determine tariff and levy such tariff without seeking approval of the Competent Authority. Even if a rate is approved by the Board of Trustees of the port under regulations framed u/s Section 123 of the Major Port Trusts Act, statute requires the Major Port Trust to seek approval of this Authority to levy such tariff. Levy of any tariff by Major Port Trust without approval of this Authority will not be in line with the tariff setting arrangement envisaged in the statute.

(vii). In the instant case even though the COPT proposes to delete schedule 6.11 from its existing Scale of Rates, it intends to continue to exercise control over these private jetties by issue of license for ensuring safety of the port and for the same purposes intends to collect a fee. Till such time the activities that are taking place in the private facilities are under the overall control and supervision of the COPT and such private structures also occupy (even a part) the port facility and port intends to collect license fee such fee has to be available in the SOR of the concerned port approved by this Authority thereby authorizing the port to collect such a levy. It is also relevant here to mention that the license fee for use of port properties by private service provider has been prescribed by this Authority in the Scale of Rates of various other Major Port Trusts like Mumbai Port Trust, Chennai Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, and Jawaharlal Nehru Port Trust, apart from Cochin Port Trust.

As long as the facility created by private parties continue to occupy port area, it will continue to fall under the tariff regime of this Authority.

(viii). In view of the reasons explained in the preceding paragraphs, the proposal of the COPT for deletion of the Schedule 6.11 from the existing SOR is rejected.

(ix). Reportedly, COPT is in the process of reviewing the Cochin Port Trust (Licensing of Jetties, Slipways & Boatpen) Regulation – 1968 framed under Section 123 of the Major Port Trust Act. If the regulations under review by the port contain any tariff arrangement, then the COPT at the time of seeking the approval of such regulations from the Central Government as required by Sub-Section (1) of Section 124 of the MPT Act, 1963 is advised to bring to the attention of the Government that such tariff arrangement will have to be approved and incorporated in the Scale of Rates of COPT to operationalize the tariff arrangement and notified by this Authority as required under Sections 48, 49 and 50 (c) of the MPT Act.

(b). Removal of Item No.2.2.4.(3) Charges for hire of L&T Poclain & Barge Vijaya:

L&T Poclain and Barge Vijaya purchased and commissioned in the year 1980 and 1986 respectively are for exclusive use of the port. These two equipment have outlived their normal life span of 20 years and there is no possibility to hire out these equipment to outside parties. Moreover, there is no spare capacity available to hire out these equipment to outside agencies. Reportedly, there is no demand also for these equipment for several years and no income is generated from these assets.

Since continuance of this tariff item in the existing Scale of Rates of COPT is superfluous in view of the reasons cited above, the proposal of the COPT to delete the hire charges for L&T Poclain and Barge Vijaya prescribed in Serial No. 3 under Schedule 2.2.4. is accepted.

Incidentally, the port has also noted that upon deletion of the hire charges of these assets there will not be any tariff available in its SOR, if on any occasion due to exigency, the port decides in future to hire out L&T Poclain & Barge Vijaya to users.

(c). Proposal for introducing a footnote under the Schedule of Wharfage:

(i). The COPT has stated that the charges for supply of port labour for stevedoring activities in other ports is not included in their wharfage charges whereas in case of COPT wharfage charge prescribed in its Scale of Rates is inclusive of labour charge

for stevedoring activities. Therefore, the port receives adverse publicity when its wharfage charges are compared to the wharfage charges of other ports. The COPT has, therefore, proposed to introduce note no. 10 below the notes under 3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo to clarify the position that wharfage charges at the COPT are higher than other ports only because of absorption of the levy for supply of cargo handling labour into its wharfage rate.

- (ii). The port has clarified that proposed note is only a clarification that wharfage at COPT is an all-inclusive rate and the port has confirmed that there is no impact on the existing wharfage rate prescribed in the SOR of the port. The port has also agreed for slight modification suggested by us elaborating the proposed note to explicitly state that the wharfage rates prescribed in 3.1 Schedule for wharfage for bulk and break bulk cargo includes all the payments relating to supply of cargo handling workers and staff. Hence, no separate charges on wage plus levy and piece rate incentive for supply of cargo handling worker and staff will be collected.
- (iii). Since the proposal to insert the proposed note is of clarificatory nature only and also considering the fact that none of the users consulted in the proceeding have raised any objection to the proposed note, this Authority is inclined to insert the clarificatory note proposed by the COPT as note no.10 subject to elaboration in the proposed note suggested by us and agreed by the COPT.

10.2. Ordinarily, the Orders approved by this Authority are implemented after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. Since amendments approved in the instant case are for deletion or clarificatory purpose, the amendments are made effective from the date of its notification in the Gazette.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority rejects the proposal to delete Schedule 6.11 License fees for jetties, piers etc., under Chapter VI Miscellaneous Charges from the existing SOR and approves the following:

- (i). Deletion of entry at sr. no. 3 under Schedule 2.2.4.— Charges for hire of floating craft under Chapter II—Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of COPT. Consequent to deletion of sr. no. 3, the existing sr. no. 4 and 5 under this schedule is renumbered as sr. no. 3 and 4 respectively.
- (ii). Insert the following note as note no. 10 under 3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo in Chapter III – Cargo Related Charges of the existing SOR of the COPT:

“10. The wharfage rates prescribed in 3.1 - Schedule for wharfage for bulk and break bulk cargo includes all the payments relating to supply of cargo handling workers and staff. Hence, no separate charges on wage plus levy and piece rate incentive for supply of cargo handling worker and staff will be collected.”

11.2. The COPT is directed to amend its Scale of Rates accordingly.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]